

## SAJTÓINFO 2021

### Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete értékelése a 2021. évi új gépjármű forgalomba helyezési piacról

2021 harmadik negyedévére világossá vált, hogy az év végére a piac további néhány százalékos lassulása várható, amelynek okai az immár krónikussá vált chip hiány mellett más alkatrészek akadozó beszállítói rendelkezésre állása okozta szállítási késedelmek, valamint a gyártás drágulása, illetve Magyarországon a forint gyengülése okozta listaár drágulás.

#### Új személygépjárművek és kishaszon járművek

A teljes első forgalomba helyezés adatai, valamint a 6 hónapon belüli kivonások	<u>2021. szeptember forgalomba helyezés piac</u>	<u>2021.szeptember kivonás utáni piac</u>	<u>2021. év új autó forgalomba helyezés I-III.n.év</u>	<u>2021. év új autó kivonás utáni piac I-III.n.év</u>
	<u>db</u>	<u>db</u>	<u>db</u>	<u>db</u>
<b>Személygépjármű</b>	9524 (-17%)	7390 (12%)	95541 (5%)	70817 (-3%)
<b>Ebből tisztán elektromos</b>	392 (19%)		2328 (31%)	
<b>Plug-in hibrid</b>	385 (21%)		3206 (84%)	
<b>Kishaszon jármű</b>	1673 (-8%)	1436 (-4%)	17410 (14%)	14106 (15%)

Forrás: DataHouse Kft.

A 2021. év nehezen indult el és némi visszaesést hozott a 2020. év eleji még járvány mentes év elejéhez képest a személyautók piacán. A 2020-as év második negyedében történt jelentős visszaeséshez képest a piac helyreállt és az első félévi növekedés után lassulást mutat, amelynek okait fentebb röviden leírtuk. Továbbra is elég magas, 20 - 30% a forgalombahelyezést követő 6 hónapon belül kivont gépkocsik száma, amelyeket export, tesztautó leállítás, bérletből visszavétel, vagy egyéb üzleti célból vontak ki a forgalomból. Annyi bizonyos, hogy az adott időszakban az első forgalomba helyezett új autók jelentős részben nem kerültek belföldi végfelhasználóhoz. Ennek a trendnek a növekedése nincs jó hatással a belföldi autópark összetételére sem műszaki, sem közlekedésbiztonsági, de különösen nem környezetvédelmi szempontból, nem beszélve arról, hogy ezek jelentős része a hazai szerviz szolgáltatásokat sem veszi igénybe.

Az értékesítésben a benzines autók túlsúlya érzékelhető a dieselek kárára, ami a széndioxid kibocsátás szempontjából nem jó folyamat, míg más károsanyagok oldaláról nézve kedvezőbb lehet. A full és konnektoros hibrid autók volumene a piac teljes méretéhez képest még mindig alacsony, a növekedési ütem jelentősen elmarad a várakozásoktól, annak ellenére, hogy egyre-másra jelennek meg az újabb és újabb ilyen autók és ezek megvásárlását az állam is támogatja. A most meghirdetett elektromos autó támogatás pillanatok alatt elfogyott, így a második félévben a pályázott autók átadása várható. Üdvözlendőnek tartjuk, hogy az állam támogatja a nulla kibocsátású autókat, de jobbnak éreznénk egy a környezetterhelést és nem a meghajtási módot figyelembe vevő lépcsőzetes és folyamatos támogatási rendszer kidolgozását. Ezzel a kampányszerű támogatás káros piaci befolyásoló hatása tompítható lenne. A tisztán elektromos autók értékesítése a támogató pályázatok ellenére nagyon enyhe növekedést mutat, inkább stagnál. A plug-in hibridek piaci növekedése jelentősebb, de volumenében így is alacsony.

A használt autó behozatal továbbra is jelentős. Az első háromnegyed évben 97973 db, ami ismét felette van az új személyautók forgalomba helyezésének és ugyanebben az időszakban 8658 db (kb. 50 %-al kevesebb mint új) kishaszon jármű jött az országba. Amennyiben azonban a használt személygépkocsi importot az országban maradó új autókhoz viszonyítjuk, akkor a használt személyautó import mintegy 30%-al magasabb. A használt gépjármű import környezetvédelmi szempontú szabályozása első lépéseként 2021 elején megjelent jogszabály egyelőre a vizsgáztatási rendszeren keresztül kontrollálja a környezetszennyező és idős használt autók behozatalát és forgalomba engedését. Egyesületünk üdvözlö ezt a lépést és továbbiakat vár, mivel ennek az intézkedésnek a hatása – véleményünk szerint – nem elég erős. E mellett a Nyugat Európában bevezetésre kerülő, illetve beígért károsanyag kibocsátás függő szigorítások nyomán egyre több korszerűtlen régi használt autó érkezik Magyarországra, amelyek beáramlásának korlátozása, fékezése immár környezetvédelmi oldalról elkerülhetetlen, azonban eddig nem született meg a politikai és jogi áttörés. Egyesületünk ezt folyamatosan szorgalmazza.

	Tárgyhó db	Kumulált db
<b>Motorkerékpár</b>	<b>317 (19%)</b>	<b>3979 (10%)</b>
<b>Nagyhaszon jármű</b>	<b>394 (24%)</b>	<b>3366 (51%)</b>
<b>Autóbusz</b>	<b>96 (55%)</b>	<b>832 (67%)</b>
<b>Közúti nehézpótkocsi</b>	<b>227 (28%)</b>	<b>2353 (42%)</b>

**A haszonjármű** területen 2021 eddig jelentős növekedést hozott, meglátjuk, hogy a következő időszakban ez milyen trendet mutat és ezt követően tudunk részletesebb elemzésbe bocsátkozni. Mivel a szállítási feladatok a járvány következtében növekednek, ez indokolja a haszonjárművek megnövekedett értékesítését. Az év végi értékesítés minden bizonnyal meghaladja az előre jelzettet. A sofőr hiány, ha nem is olyan mértékben minz Nagy Britanniában, nálunk is problémákat okoz, de fennakadást nem.

**A közúti nehéz pótkocsi** értékesítés trendjében, ha lassabban is, de követi a nagyhaszonjármű piac alakulását. Annyi már most látható, hogy az előrejelzésnél nagyobb lesz az értékesítés az év végére.

**Az autóbusz piacra** továbbra is a havi alacsony mennyiség mellett jelentős százalékos szórás a jellemző, annyi azonban látszik, hogy a piac az előrejelzés felett alakul.

**A motorkerékpár piac** kulcs szava 2020-ban a növekedés volt és ez 2021-ben is folytatódott. Az egyre nagyobb nagyvárosi közlekedési dugók indokolják a kétkerekű közlekedés gyorsabb fejlődését, így a motorkerékpár értékesítés növekedését. Ideje lenne már a robogók körüli áldatlan állapotok rendezésének, amely nem csak a piac pontosabb ismeretében, hanem a közlekedés biztonságában és rendjében is sokat segítene. Továbbra is szükségesnek látjuk e járművek azonosításának megoldását regisztrációval, vagy KGFB plakettel.

Üdvözlettel

Erdélyi Péter